



## Introducción

**D**esde finales del siglo XIX el trabajo legal e ilegal de emigrantes mexicanos a Estados Unidos se ha identificado generalmente con las labores agrícolas. Sin dejar de reconocer la importancia que tuvo y sigue teniendo esta fuente de trabajo para los emigrantes, también es necesario señalar que, en ciertas ocasiones, otras fuentes de trabajo no agrícola han sido significativas. Tal es el caso, por ejemplo, del trabajo en las minas o en los servicios, particularmente en la región suroeste de Estados Unidos.

Sin embargo, históricamente una de las fuentes de trabajo no agrícola más importante ha sido sin duda alguna la de los ferrocarriles.

En efecto, el reclutamiento de trabajadores mexicanos para los ferrocarriles le permitió a esta industria presionar con éxito para extender el Programa Bracero durante la segunda guerra mundial. Si bien al finalizar el conflicto armado el programa no continuó y su duración fue breve—en comparación con el Programa Agrícola—, éste representa un aspecto fundamental, aunque desconocido, de la migración de los trabajadores mexicanos hacia Estados Unidos.

Así por ejemplo, en un periodo de casi dos años y medio se realizaron cerca de cien mil contrataciones de obreros mexicanos para trabajar en más de una treintena de compañías ferrocarrileras a todo lo largo y ancho del territorio estadounidense.

En muchos sentidos, durante la segunda guerra mundial, esta parte del Programa Bracero se mantuvo como el único proyecto exitoso de migración binacional, pues recibió apoyo tanto del gobierno de Estados Unidos como del de México. Fue la única instancia en la que el gobierno de México pudo

mantener su postura frente al gobierno estadounidense, con el fin de proteger a sus trabajadores. Asimismo, se trató de un programa excepcional para la contratación de trabajo temporal, acordado por ambos gobiernos, y cuyo cumplimiento se llevó a cabo con base en acuerdos negociados bilateralmente.

Esto contrasta con el más que bien conocido Programa Bracero Agrícola que se extendió —en gran parte gracias a la presión ejercida por la agroindustria— hasta finales de 1964. Este Programa Agrícola, al igual que el de los trabajadores ferroviarios, surgió durante la crisis de fuerza de trabajo que experimentó Estados Unidos durante la segunda guerra mundial.

No obstante que el Programa Agrícola también debía concluir al final del conflicto armado, la complicidad entre los grandes productores, en particular de California, con ciertos sectores del gobierno estadounidense, así como el deterioro de la posición del gobierno mexicano al finalizar la guerra, crearon las condiciones propicias para que se extendiera hasta 1964.

Sin duda, el análisis del Programa Bracero sigue siendo relevante, especialmente su fase inicial durante la segunda guerra mundial. Hoy día, porciones importantes de la industria, la agricultura y muchos otros sectores en Estados Unidos se beneficiarían de un programa internacional de trabajo temporal con México del que obtendrían, de ser posible, trabajadores no calificados.

Los patrones todavía no han olvidado las ventajas que ofrece un programa bracero, razón por la cual el número limitado de trabajadores mexicanos no calificados que se admiten en Estados Unidos por medio de la visa H-2, no es una alternativa. Por otro lado, las sanciones que se introdujeron en contra de los patrones, con el Acta de Control y Reforma Migratoria de 1986, ha obligado a algunos de ellos a *reconsiderar* la práctica común de proporcionar empleo a trabajadores inmigrantes indocumentados.

La pregunta que surge es si otro programa binacional para contratar trabajo temporal, supervisado por ambos gobiernos, proporcionaría una mejor vía de comunicación entre los tra-

bajadores migrantes mexicanos y sus posibles empleadores. Como se verá más adelante, un acuerdo de gobierno a gobierno provee del marco para la discusión de problemas que un contrato trabajador-empleador no hace.

Así pues, independientemente de los resultados, el debate en torno al tratado de libre comercio permitirá la discusión, oficial o no, respecto del papel de los trabajadores migrantes mexicanos en Estados Unidos.

En tal contexto, las condiciones de ingreso para estos trabajadores son centrales en la predicción de las posibilidades que tienen para contribuir exitosamente en la economía de Estados Unidos.

El Programa Ferroviario durante la segunda guerra mundial es un punto de referencia provocativo que arroja luz sobre las posibilidades de diseñar soluciones futuras de carácter binacional, para el dilema que significa la migración de trabajadores mexicanos hacia Estados Unidos.

De 1943 a 1945, más de cien mil trabajadores fueron reclutados y contratados en México para trabajar en el mantenimiento de las vías férreas en Estados Unidos como parte del Programa Bracero durante la guerra. Este proyecto se originó como un anexo del Programa Agrícola, al contratar algunos cientos de trabajadores asignados al Programa Ferroviario. No obstante, y gracias a su éxito, el programa adquirió una autonomía tal que redundó en su crecimiento.

En efecto, los braceros ferroviarios pasaron a ser un sector significativo de la fuerza de trabajo no calificada en el mantenimiento de vías durante el periodo señalado, pues contribuyeron de manera fundamental a la participación de los ferrocarriles en la economía de guerra.

Aunque relativamente desconocido, el Programa Ferroviario representa un capítulo muy importante en la historia de la migración mexicana hacia Estados Unidos, así como de sus relaciones bilaterales. Asimismo, arroja luz sobre el papel, aún no explorado, del trabajo no agrícola realizado por mexicanos en ese país.

Cabe señalar que este programa se llevó a cabo a pesar de la fuerte presencia de los sindicatos de ferrocarrileros en ambos lados de la frontera, factor que generalmente garantiza

la protección del mercado de trabajo interno, de los programas diseñados para contratar trabajo temporal.

Igual que con el Programa Agrícola durante la guerra, el reclutamiento de los trabajadores ferroviarios se realizó con base en acuerdos bilaterales cuya administración estuvo a cargo de responsables oficiales de ambos países. En ambos programas se dio un proceso idéntico, ya que, al percatarse los patrones del tipo de trabajadores que podían contratar por medio del programa, incrementaron de inmediato dicha contratación. De la misma forma, y a pesar de los esfuerzos de los negociadores por introducir medidas de protección para los trabajadores, surgieron una multiplicidad de quejas respecto de las condiciones de vida y de trabajo.

No obstante, a diferencia del Programa Agrícola, el reclutamiento de trabajadores ferroviarios mexicanos culminó al finalizar la guerra, tal y como se había acordado desde su inicio, a pesar de los esfuerzos realizados por las empresas ferroviarias para que éste continuara.

Así pues, el Programa Bracero Ferroviario sigue siendo el único ejemplo de un acuerdo binacional entre Estados Unidos y México, tanto en la negociación como en su operatividad y cumplimiento.

Es cierto que, a pesar de la formalización de un programa de este tipo, se siguen reflejando una serie de disparidades históricas que por lo general no se ven asociadas. En realidad, el empleo tradicional de mexicanos en los ferrocarriles estadounidenses del suroeste y del oeste medio sentó las bases en las que se apoyaron ciertas peticiones poco usuales al gobierno. Esto fue posible gracias a los vínculos tan profundos entre esta industria y el gobierno federal.

Finalmente, las condiciones extraordinarias de la segunda guerra mundial sentaron las bases para que el propio gobierno mexicano reclutara a sus trabajadores y los enviara a Estados Unidos.

El aspecto más fascinante, respecto del Programa Ferroviario, es que este breve capítulo en las relaciones México-Estados Unidos representa un caso único de acuerdo binacional migratorio exitoso en el que ambos gobiernos estuvieron en condiciones de establecer sus prioridades y

llevarlas a cabo. Por un lado, Estados Unidos quería trabajadores no calificados para el trabajo agrícola y para los ferrocarriles, así como para otras industrias; mientras que México estaba en condiciones de apoyar los esfuerzos de Estados Unidos en la guerra por medio del Programa Bracero, aunque sólo en el Programa Ferroviario el gobierno mexicano fue capaz de forzar la definición de un programa binacional limitado.

Así pues, la situación excepcional de los ferrocarriles y la necesidad crítica por parte de Estados Unidos para encontrar fuerza de trabajo durante la guerra crearon el ambiente propicio para una relación equitativa entre ambos países.

El grueso de la literatura, tanto en inglés como en español, sea de autores estadounidenses o mexicanos, dedicada a la migración mexicana hacia Estados Unidos es enorme, razón por la cual intentar una revisión crítica en extenso significaría un estudio en sí misma.

La variedad y las perspectivas de las investigaciones y escritos sobre el Programa Bracero son impresionantes y van desde estudios académicos especializados hasta estudios generales para audiencias amplias, o bien testimonios personales. No obstante, hay una constante: la ausencia de menciones al Programa Ferroviario; de hecho, podemos afirmar que no existen trabajos descriptivos o de análisis publicados sobre éste, o peor aún, que el estudio del empleo de trabajadores mexicanos en los ferrocarriles ha sido relativamente ignorado.

En efecto, la mayoría de los trabajos dedicados al Programa Bracero pone énfasis en el Programa Agrícola con bases regionales durante las décadas de 1950 y 1960, a despecho de sus impactos nacionales o internacionales y de los años de surgimiento durante la primera guerra mundial, fase contemporánea al Programa Ferroviario.

Así pues, es nuestro propósito revisar las referencias sobre el Programa Ferroviario, así como aquella literatura relativa al Programa Agrícola que nos auxilie en la documentación y análisis del proceso ferrocarrilero.

Poco tiempo después de iniciado el Programa Bracero en 1942, la Unión Panamericana comisionó a Robert, Cuba,

Jones para que hiciera una descripción del programa. Este documento se publicó en español e inglés, en Washington, D.C., en 1945<sup>1</sup> y constituye una descripción de la época que resulta fundamental para un estudioso de dichos programas durante los tiempos de guerra.

Debido a que Jones escribió en 1944, no pudo anticipar el destino de ninguno de los dos programas, por lo que su percepción del Programa Ferroviario proporciona una visión relativamente clara de la posición que éste tenía dentro del proyecto en los tiempos de guerra. En entrevistas, observaciones e información proveniente de fuentes oficiales, Jones dedicó más de la mitad del estudio al Programa Ferroviario. No obstante el tono por demás optimista y paternalista asumido por Jones, que resulta evidente para quien lea el estudio (por ejemplo, en ningún momento retoma las quejas de los trabajadores), contrastado con los hechos posteriores, proporciona una invaluable visión general del programa en su momento, que abarca desde 1942 hasta su culminación en 1945.

Resulta por demás evidente que no podemos discutir el Programa Bracero durante la segunda guerra mundial sin hacer mención de una obra, ya clásica, escrita por Ernesto Galarza: *Merchants of Labor*.<sup>2</sup> En este trabajo, el autor estudia el desarrollo del Programa Bracero Agrícola, desde sus inicios en 1942 hasta 1947, principalmente en el estado de California. Aunque Galarza sólo hace una mención fugaz del reclutamiento de trabajadores mexicanos ferroviarios, la obra constituye un punto de referencia básico para el Programa Agrícola durante la guerra, que es esencial para el Programa Ferroviario.

El trabajo pionero de Richard Craig, *The Bracero Program*,<sup>3</sup> pone de relieve las presiones y el cabildeo de los grupos para influir en la puesta en práctica del Programa Agrícola y su

<sup>1</sup> Robert C. Jones, *Mexican War Workers in the United States during World War II*, Washington, Pan American Union, 1945.

<sup>2</sup> Ernesto Galarza, *Merchants of Labor: The Mexican Bracero Story*, Charlotte-Santa Bárbara, McNally and Loftin, 1964.

<sup>3</sup> Richard Craig, *The Bracero Program*, Austin, University of Texas Press, 1971.

extensión hasta la década de los sesenta. La periodización que este autor hace resulta de suma utilidad para entender los momentos de maduración y declinación del Programa Bracero así como visualizar su impacto nacional.

Por otra parte, la investigación hecha por Craig demuestra que, para la agricultura de Estados Unidos, el Programa Bracero funcionó por un periodo considerable como una vía de acceso pleno a la fuerza de trabajo barata de los migrantes mexicanos.

Peter Kirstein, en *Anglo over Bracero: A History of the Mexican Workers in the United States from Roosevelt to Nixon*,<sup>4</sup> estudia las dos fases del Programa Bracero durante la segunda guerra mundial, en particular el Programa Agrícola. El trabajo de Kirstein, que se basa principalmente en fuentes de la Biblioteca Truman en Missouri, describe el Programa Bracero durante la guerra, e incluye el componente ferroviario y sus consecuencias entre las que se encuentra la Comisión Presidencial sobre Trabajo Migratorio de 1950. Aunque es un estudio de perspectiva estrecha y fuentes limitadas, el análisis de Kirstein es el único trabajo realizado con posterioridad al Programa Bracero que intenta hacer una comparación entre el Programa Agrícola y el Ferroviario.

Un estudio reciente en torno al impacto del Programa Bracero en la agricultura de la región noroeste durante la segunda guerra mundial escrito por Erasmo Gamboa, *Mexican Labor and World War II*, es el único que pone de relieve una región distinta al sureste y se concentra en la parte inicial del programa durante la guerra. Como la región tratada posee características específicas, esto le permite a Gamboa mostrar cómo el Programa Bracero era sumamente flexible, lo que facilitó su aplicación bajo diferentes circunstancias.

Asimismo, el estudio muestra que la estructura del programa contenía de manera inexorable ciertos abusos frente a los cuales los trabajadores tenían pocos recursos de defensa legal, independientemente de las buenas intenciones de ciertos burócratas. A diferencia de los californianos, durante

<sup>4</sup> Peter N. Kirstein, *Anglo over Bracero: A History of the Mexican Workers in the United States from Roosevelt to Nixon*, San Francisco, R and E Associates, 1977.

la posguerra, los agricultores del noroeste se volcaron hacia los de origen mexicanoestadunidense para cubrir sus necesidades de fuerza de trabajo agrícola, ya que habían probado ser menos problemáticos.<sup>5</sup>

Por otra parte, este análisis histórico sobre el Programa Ferroviario hace referencia a documentos de primera mano que no se habían utilizado en los estudios de la migración mexicana. Entre dichos documentos incluiremos aquellos que se encuentran en National Archives, en Washington, D.C., los del Consejo de Jubilación de Ferrocarrileros (Railroad Retirement Board) en Chicago, así como de otros documentos localizados en el Archivo General de la Nación en la ciudad de México y en los archivos estatales de Querétaro. También incluiremos información contenida en el reporte de la Southern Pacific Railroad en la que se menciona la importación de braceros ferroviarios.

Este estudio documenta los factores aparentemente contradictorios que desembocaron en el Programa Ferroviario, las negociaciones que delinearon sus características, así como una panorámica del programa en México y Estados Unidos. También arroja luz sobre el carácter internacional del programa y sobre el hecho de que éste, a pesar de su breve duración, sigue siendo un caso único en su tipo ya que, en tanto que acuerdo binacional migratorio entre México y Estados Unidos, es el único en el que ambas partes cumplieron los acuerdos en su forma original.

<sup>5</sup> Erasmo Gamboa, *Mexican Labor and World War II: Braceros in the Pacific Northwest, 1942-1947*, Austin, University Press of Texas, 1990.